Cena Zł. 3

MŁODZIEŻ MORSKA

MIESIĘCZNIK LIGI MORSKIEJ

Rok I Warszawa, listopad 1945 rok Numer 1

Młodzież morska

Jest nas tylu i tak sobie bliskich — a tak mało wiemy o sobie.

Złudne pozory mogłyby wskazywać na to, że leżą między nami barykady różnic nie do przebycia. Bo pozornie dzieli nas wszystko: różnimy się wiekiem, środowiskiem, wykształceniem, zainteresowaniami, poglądami, przynależnością organizacyjną czy partyjną, pracą zawodową i t. d. Różnymi torami toczyły się nasze losy i różnie teraz się układają. Cóż z tego, że zaliczamy się do młodzieży, skoro tysiąckrotne mamy oblicza.

Ale jest wielki łącznik, spójnia wzajemna — m o r z e.

Wszystkich nas ciągnie ono ku sobie, wielu chciałoby się nad nim osiedlić, interesujemy się najdrobniejszą sprawą, która z morzem jest związana. Brat z bratem tak się nie dogada, jak my się potrafimy porozumieć, skoro tylko padnie między nami słowo: morze.

Pamiętam taką scenę: Stłoczeni jak bydło w wagonie towarowym, wygłodzeni i zmaltretowani, niepewni jutra, wiezieni do obozu gdzieś wgłąb Rzeszy — patrzyliśmy tępo na świat, mając w głowach przeraźliwą pustkę. Nie wiem, jak się to stało, że dwaj towarzysze niedoli zawierzyli sobie ostatni skarb, jaki im pozostał — swoje marzenia. Okazało się, że obaj marzyli o tym samym, żeby po wojnie osiedlić się nad morzem w Gdańsku.

Jak zdmuchnięta, rozwiała się cała niedola. Gorączkowa, braterska rozmowa wyczarowała wizję morza, Gdyni, statków, żeglugi na jachtach, gen. Zaruskiego, przyszłego wybrzeża, Szczecina i Gdańska.

Ci dwaj byli z naszej paczki — z m ł o d z i e ż y m o r s k i e j.

A więc jest nas wielu jednakich, choć o sobie nic nie wiemy.

Część jeszcze przed wojną nawiązała kontakt z morzem, część wymarzyła sobie morze w czasie 6-letniej okupacji. Jedni osiedli na zapleczu i tu pozostaną, utrzymując więź z morzem poprzez lekturę, wycieczki, z czasem żeglugę na jachtach. Inni — szczęśliwcy — ulokowali się już gdzieś nad morzem. Wielu z nas nurtuje jeszcze wspólna troska: osiedlić się na wybrzeżu i znaleźć pracę w jakimś zawodzie morskim lub nadmorskim.

Nasze wspólne zainteresowanie wywołuje wspólne potrzeby: chcemy się dobrze orientować w sprawach morskich.

Przede wszystkim pragniemy wniknąć w całokształt spraw morskich, pragniemy zdobyć wiedzę o morzu. Nie jakąś skomplikowaną, uniwersytecką, ale najprostszą, jasną i dostępną, popularną wiedzę o morzu, pozwalającą każde zjawisko właściwie ocenić i odpowiednio umieścić w rzeczywistości morskiej. Chcemy na morze i wszystkie sprawy morskie patrzyć, jak na coś swojskiego, bliskiego, zrozumiałego. To nasza pierwsza potrzeba.



„DAR POMORZA" WRÓCIŁ DO GDYNI

Po drugie chcemy być poinformowani o tym, co się nad morzem dzieje i chcemy śledzić nasze postępy na nowym, wielkim wybrzeżu. Orientowanie się w sytuacji morskiej ułatwi nam znaleźć dla siebie odpowiednie miejsce przesiedlenia się na wybrzeże.

Dla zaspokojenia tych potrzeb musimy mieć swoje pismo. I to pismo właśnie mamy. Żeby stało się ono naszą niezaprzeczoną własnością, musimy zdobyć się na wysiłek — wysiłek pokierowania swoim własnym pismem morskim.

Na każdym z nas, młodzieży morskiej, leży teraz obowiązek skrytykowania tego, co się w piśmie nie podoba, podsunięcia nowych myśli, prenumerowania pisma, rozpowszechniania go w zakresie swoich możliwości.

Złączeni wewnętrznym węzłem morza i zewnętrznym wyrazem naszych zainteresowań — pismem, stanowimy siłę, która przyczyni się do tego, by pchnąć Polskę na nowy szlak p a ń s t w a m o r s k i e g o. Wierzymy, że kiedy połączony wysiłek młodych wesprze poczynania dojrzałej kadry ludzi morza, to w pełni wykorzystamy wszystkie możliwości, jakie pokoleniu naszemu dała historia i zbudujemy Polskę morską.

Stanisław Ludwig

Wiedza o morzu

Najpierw mówimy o wiedzy i pojęciach.

Wiedza jest to wprowadzenie do świadomości i porządne, systematyczne ułożenie w niej tego wszystkiego, co jest naokoło nas.

Otaczająca nas rzeczywistość sama wtłacza się do głowy nawałą wrażeń wzrokowych, słuchowych, smakowych, węchowych, dotykowych. Ale to dopiero surowy materiał, który trzeba uporządkować.

Do porządkowania służą p o j ę c i a, t. j. takie nazwy, które obejmują sobą wiele podobnych przedmiotów. Dają się one z kolei obejmować jednym szerszym pojęciem, aż wreszcie dochodzi się do wielkiego pojęcia, mieszczącego w sobie wszystko, co istnieje, do pojęcia rzeczywistości.

Pojęcia są jakby szufladkami, półkami, szafami i pokojami w gmachu naszej świadomości, po których porządnie rozmieszczamy wszelkie myśli o rzeczywistości, tworząc w ten sposób w i e d z ę.

Niespodziewana historia o flądrze w szufladzie.

Biorę do ręki flądrę. Trzymam ją w ręku, patrzę na nią i czuję jej zapach. Wrażenia te składają się w mojej świadomości na jeden obraz — tej właśnie flądry. Myśl o tej flądrze przebiega przez umysł i trafia do odpowiedniej szufladki z napisem: „pojęcie flądry". Leżą w tej szufladce wszystkie moje poprzednie myśli, które przeżywałem, widząc flądry.

Szufladka fląder razem z pojęciami dorszy, węgorzy, szczupaków i t. d., znajduje się na półce „ryb", która razem z innymi półkami ssaków, ptaków i t. d. jest w szafie „zwierząt". Kilka takich szaf stoi w pokoju „przyrody", a kilka takich pokojów składa się na gmach „rzeczywistości".

Czyście to zrozumieli?

I nareszcie o morzu.

Morze i wszystko to, co jest z nim związane, obejmujemy jednym naczelnym pojęciem r z e c z y w i s t o ś c i m o r s k i e j. To jest ten nasz dom, którego pokoje, szafy, półki i różne schowanka chcemy mądrze ponazywać i napełnić uporządkowanymi myślami. Tak utworzymy w naszej świadomości w i e d z ę o m o r z u, która pozwoli nam rozumieć rzeczywistość morską, orientować się w jej zagadnieniach i prawidłowo oceniać to, co się w tym zakresie dzieje.

Zupełnie pewna recepta na wiedzę o morzu.

Kto chce zdobyć rzetelną wiedzę o morzu? — Proszę, oto przepis:

„Popływać 1 rok na żaglowcach, 3—4 lata na różnych statkach po morzach całego świata, 1 rok być rybakiem, kilka miesięcy popracować w porcie przy przeładunku, po parę miesięcy spędzić w biurach maklerskich, spedytorskich, żeglugowych oraz w urzędach morskich.Zwiedzić kilkadziesiąt portów i pogadać w międzyczasie z kilkuset Anglikami, Norwegami, Szwedami, Holendrami, Finnami. Przeczytać kilkadziesiąt książek i roczników czasopism żeglugowych angielskich, tyleż polskich, a także trochę niemieckich, francuskich, włoskich, szwedzkich i rosyjskich". — Tyle mój przepis.

Myślę, że po takich zabiegach szufladki, półki i szafy pojęć napęcznieją żywą, soczystą treścią.

Ale taki przepis nie da się zrealizować.

Szturm do rzeczywistości morskiej.

Musimy do rzeczywistości morskiej przypuścić szturm i to odrazu z dwóch frontów: od góry i od dołu.

Szturm od góry zacznie się od mocnego utrwalenia w świadomości pojęcia rzeczywistości morskiej i kolejnego jej rozbioru na coraz szczegółowsze pojęcia, w których musimy się dobrze orientować.

Szturm od dołu — to wchłanianie do świadomości wszystkiego, co z morzem ma jakikolwiek związek. Treści takich trzeba szukać w książkach, broszurach, artykułach, w ilustracjach, modelach, a jeżeli tylko się da — to w wycieczkach na wybrzeże, a z czasem w żegludze na jachtach.

Każde spostrzeżenie trzeba odrazu umieszczać w obrębie odpowiedniego pojęcia, aby w głowie powstawała wiedza o morzu, a nie bałagan plątających się myśli.

Zaczynamy rozbiór pojęć.

Wznieśmy się gdzieś ponad rzeczywistość morską i zgóry ogarnijmy całość, wypatrując jej części składowych.

Oto najpierw widzimy morze, rozfalowany bezmiar wód, kryjący w swej toni miliony i miliardy żywych organizmów roślinnych i zwierzęcych — wszystko to obejmiemy pojęciem p r z y r o d y m o r s k i e j.

Oto widzimy drobne punkciki ludzi, należących do różnych ras i narodów, osiadłych na wybrzeżach lub żeglujących po morzu na łupinkach swoich statków — pomieści ich pojęcie c z ł o w i e k a m o r z a.

Oto wreszcie widzimy budowle i różne urządzenia portów, widzimy statki, wyposażone w wieloraki sprzęt — to m o r s k i e w y t w o r y l u d z k i e.

Czy te trzy pojęcia: przyrody, człowieka i wytworów ludzkich wyczerpują całą rzeczywistość morską?

Pomyślmy nad tym chwilę! — I tak, i nie.

Tak, bo w rzeczywistości morskiej nie znajdziemy nic takiego, coby nie było cząstką przyrody, albo wytworem ludzkim, albo samym człowiekiem.

Nie, bo np. statek z załogą, stocznia okrętowa w ruchu, szkoła morska, przedsiębiorstwo żeglugowe, nie jest tylko martwą konstrukcją, zespołem konstrukcji, czy budowlą, w której poruszają się pojedyncze osoby, ale jest zorganizowanym aparatem, złożonym z personelu, urządzeń materialnych i praw, czy też przepisów, regulujących wewnętrzną działalność. Dla takich sharmonizowanych całości, zestawionych z ludzi i ich wytworów, musimy mieć odrębne pojęcie a p a r a t u d z i a ł a l n o ś c i m o r s k i e j, pojęcie, równorzędne z trzema poprzednimi.

Przyroda morska.

Pojęcie przyrody morskiej jest najłatwiejsze. Dzieli się na przyrodę martwą i ożywioną. Pierwsza — to morze ze swoimi granicami: dnem, brzegiem i sfalowaną powierzchnią. Druga — to roślinność i świat zwierzęcy, wypełniający masę wód, zamieszkujący dno i brzegi. To wszystko.

Istnieją specjalne nauki, jak o c e a n o g r a f i a, zagłębiająca się w zagadnienia morskiej przyrody martwej i porządkująca w swoim zakresie pojęcia coraz szczegółowsze [1]), oraz b i o l o g i a m ó r z, która zajmuje się ogólnymi zjawiskami życia w głębinach i systematyzuje rozmaitość kryjących się tam organizmów roślinnych i zwierzęcych [2]).

Człowiek morza.

Brzegi wszystkich mórz obsiedli ludzie, pozostający w ścisłej łączności z morzem. Żyją w skupiskach większych lub mniejszych, pływają po morzach, zaludniają porty. Od innych ludzi różnią się tym, że obcowanie z potężnym, groźnym żywiołem wywarło na ich psychikę pewien wpływ, nauczyło twardości i nieustępliwości. Chociaż różnią się narodowością, kulturą, językiem, a w ramach jednego narodu — wykształceniem i środowiskiem. panuje między nimi poczucie bliskości, które wytwarza praca na morzu, wszędzie jednakim, wielkim łączniku międzyludzkim. Ludzie morza są jedną, wielką rodziną.

Pojęcie człowieka morza trudno jest dalej dzielić. Można wyróżnić np. pionierów i odkrywców, marynarzy, rybaków, kupców morskich, budowniczych okrętów i t. d., można dzielić ich wg epok, w których występowali, wg narodów, do których należą.

Lepiej nie róbmy tego, nie klasyfikujmy ludzi, jak klasyfikujemy przyrodę. Człowiek jest poprostu człowiekiem. A człowiek morza jest taki sam, jak inni jego bracia, z tą tylko zmianą, że współżycie z morzem złożyło na nim swoje piętno.

Morskie wytwory ludzkie.

Znamy wytwory ludzkie materialne i myślowe. Do pierwszego typu należy na morzu s t a t e k — to główne narzędzie opanowania żywiołu wodnego, szczytowy produkt techniki ludzkiej, wielka konstrukcja pływająca, wyposażona w mnóstwo niezbędnego sprzętu i urządzeń specjalnych, oraz p o r t — kompleks potężnych budowli: gmachów, nadbrzeży, falochronów, mól, dojazdów, urządzeń przeładunkowych, stanowiący zetknięcie morza z lądem, przystosowane do bezpiecznego postoju statków, zaspokojenia wszystkich ich potrzeb i przeładunku towarów.

Myśl ludzka, wyrażona w słowach i utrwalona w książkach wydała takie wytwory, jak: p r a w o m o r s k i e, t. j. zbiór przepisów, regulujących współżycie ludzi na tle ich działalności morskiej, w i e d z ę o m o r z u, t. j. uporządkowane pojęcia o rzeczywistości morskiej, u m i e j ę t n o ś c i p r a k t y c z n e m o r s k i e, t. j. wskazówki postępowania, oparte

(Ciąg dalszy — obok na str. 3).

[1]) Prosto i przystępnie ujęty jest popularny wykład oceanografii w książce E. Stenza p. t. „Ziemia", wyd. „Mathesis Polska", r. 1936.

[2]) O biologii mórz znajdziecie: „Głębiny" Siedleckiego, „Biologia morza" Demela oraz tłumaczone z angielskiego 4 książki słynnego Beebe'a, wydane przez księgarnię Trzaski, Everta i Michalskiego w serii „Biblioteka wiedzy".

Dar Pomorza

Marynarz kocha swój statek. To zrozumiałe. Przecież każdy z nas związany jest uczuciem z jakimś miejscem na ziemi: z własnym domem, z miastem czy wsią rodzinną, z warsztatem umiłowanej pracy. A statek jest dla marynarza wszystkim: pływającą osadą, domem mieszkalnym i warsztatem wybranej pracy zawodowej — żeglugi.

Tym mocniej się kocha, im piękniejszy był dom, im szczęśliwiej płynęło w nim życie. To takie proste, ale potrzeba myślą wniknąć w te sprawy, aby tym lepiej zrozumieć, jakie więzy uczuciowe skuły polskich marynarzy, oficerów marynarki handlowej z ,,Darem Pomorza".

Bo przez statek ten przeszedł od r. 1929 każdy uczeń Szkoły Morskiej, a więc każdy późniejszy oficer marynarki handlowej. Najpierw, przed przyjęciem do szkoły odbył próbną podróż, podczas której poraz pierwszy zetknął się z morzem i zdecydował, że nie cofnie swego wyboru. Jednocześnie komendant statku zakwalifikował go jako nadającego się na marynarza. A zaraz potem następowała podróż szkolna: morze Północne, Kanał... i Atlantyk, passaty i równik. Lawina przeżyć, które zacierały dolegliwości dnia codziennego załogi kandydackiej. Przez tych kilka miesięcy rodziło się poznanie morza, żywiołu, który wypełnia sobą psychikę marynarza. Przez ten czas dokonywało się wprowadzenie w służbę marynarską, w życie statku.

A działo się to wszystko na żaglowcu, niewypowiedzianie pięknym. Bo ,,Dar Pomorza" łączy w sobie największe walory żeglarskie z majestatem masztów i rej o genialnie dobranych proporcjach, z nieporównaną, wdzięczną linią kadłuba, ze wspaniałym dziobem o śmiałej sylwecie nawisu i harmonijną, zgrabną rufą.

Piękno ,,Daru Pomorza" słynie na całym świecie i bezwątpienia większość marynarzy uważa go za pierwszy między wszystkimi statkami szkolnymi.

Kto więc przeżył na pokładzie białej fregaty pierwsze swe marynarskie kroki, związał się z nią uczuciem najsilniejszym, jakie tylko człowieka może łączyć z wytworem własnej cywilizacji.

Przez 6 lat wojennych biegły myśli wychowanków Szkoły Morskiej do Stockholmu, gdzie stał ,,Dar Pomorza". Napewno nieraz śnił o nim jego pierwszy komendant — kpt. ż. w. K. Maciejewicz, zakonspirowany w jakimś tartaku na Lubelszczyźnie. Gdy rozeszła się wiadomość, że statek wraca do kraju, niejedno serce żywiej zabiło. Ile radości przeżył znów kpt. Maciejewicz. A zdążył już przecież wznowić Szkołę Morską i jako jej dyrektor wyczekiwał na powrót statku szkolnego, bez którego nie można prowadzić szkolenia marynarzy.

,,Dar Pomorza" wrócił do swego portu macierzystego. Fala radości przeszła nietylko przez wielką rodzinę marynarską, ale i przez całe społeczeństwo. Nareszcie marynarka handlowa otrzyma jedyne narzędzie szkolenia narybku. Bowiem praktyka na żaglowcu daje najpełniejsze poznanie i zżycie się z morzem.

A teraz parę słów o samym statku.

Zbudowany w Niemczech w r. 1909 na stoczni Blohm und Voss w Hamburgu, przejęty został po I-szej wojnie światowej przez Francję. W r. 1929 zakupiło go Ministerstwo Przemysłu — Departament Morski z funduszu ofiarowanego na ten cel przez Komitet Floty Narodowej Województwa Pomorskiego. Podczas holowania z Havru do Gdyni pod dowództwem kpt. ż. w. K. Maciejewicza przeszedł w zimie 1929 r. ciężką burzę w Zatoce Biskajskiej, zerwał się z holu i o mało nie rozbił na skałach. Tylko zimna krew załogi, umiejętności marynarskie i doza szczęścia uratowały statek. Po wbudowaniu motoru i remoncie, oddany został w r. 1930 na służbę jako statek szkolny Państwowej Szkoły Morskiej, luzując stary i wysłużony bark „Lwów". Odtąd co rok wyruszał na podróże ćwiczebne na ocean Atlantycki, w r. 1934/35 odbył podróż dookoła świata, nie licząc pływań próbnych po Bałtyku. Wybuch wojny zaskoczył go na Bałtyku, wobec czego schronił się w neutralnej Szwecji. Kapitan, oficerowie i załoga uczniowska przedostali się do Anglii samolotem, by pracować w marynarce handl., został tylko bosman z kilkoma ludźmi dla opieki nad statkiem. ,,Dar Pomorza" ma następujące wymiary: 72,6 m długości po pokładzie, 12,5 m. szerokości, 6,3 m. głębokości, pojemność jego wynosi 1561 BRT, motor posiada siłę 560 KM, zbudowany jest ze stali, ożaglowany jako 3-masztowa fregata.

WIEDZA O MORZU c. d. ze str. 2.

na doświadczeniu lub nauce, n a u k ę m o r s k ą, t. j. systematycznie pogłębioną, wyczerpującą wiedzę o pewnym odcinku rzeczywistości morskiej, wreszcie s z t u k ę m o r s k ą, wyrażającą w słowach, dźwiękach, barwach lub kształtach przeżycia piękna, odczuwane w zetknięciu z morzem.

Aparat działalności morskiej.

Dochodzimy do trudnego i skomplikowanego pojęcia. Aparat działalności ludzkiej — to zespół ludzi, wyposażnych w odpowiednie wytwory, pełniący jakąś funkcję w życiu zbiorowym. Każdy kierunek działalności ma swój aparat. Życie morskie jest tak wszechstronne w swoich przejawach,że składa się na nie działanie wielu aparatów: żeglugowego, administracyjno-morskiego, rybackiego, stoczniowego, obsługi portowej, szkolnictwa zawodowego morskiego, prasy i publicystyki morskiej i t. d.

Trudno ogarnąć ogrom tych przejawów w tak rozwiniętym i oddawna rozrosłym aparacie działalności morskiej, jaki jest np. w Anglii. W naszych polskich warunkach, kiedy wszystko odbudowuje się z gruzów, łatwo śledzić pierwociny rozwoju i stopniowo narastające osiągnięcia i w ten sposób wyrobić sobie ogólną orientację na przyszłość, kiedy nastąpi rozrost i bogactwo szczegółów.

Nie bać się słów!

W artykule tym znajdziecie wiele nowych słów: rzeczywistość, wiedza, pojęcie, aparat działalności i inn., a słowo „morski", „morska" powtarza się bez przerwy. Nie trzeba się ich bać. Jeżeli są niezrozumiałe, przeczytaj po raz drugi, trzeci! Trud się opłaci. Przetrawienie w myśli tych paru stron powinno dać zarys szkieletu wiedzy o morzu. Kto ten zarys zachowa w pamięci, łatwo znajdzie miejsce dla każdej, nowej wiadomości i zawsze będzie wiedział, gdzie ma jeszcze braki.

Gdy szkielet wypełni się żywą, przyswojoną treścią — powstanie z niego wiedza morska, o której zdobycie tak nam chodzi.

Jan Lipek

10 książek

Toczyła się rozmowa o książkach morskich. Ktoś narzekał, że mieliśmy przed wojną mało takich wydawnictw, ktoś drugi dodał, że i tak nicby z nich nie ocalało, wreszcie optymista przerwał biadania.

— Książek na tematy morskie wyszło u nas z druku przed 1939 r. kilkaset. Jest w czym wybierać. Pewno, że wiele uległo zniszczeniu, ale po bibliotekach prywatnych i społecznych, po czytelniach i księgarniach na obszarze t. zw. Generalnej Guberni wiele ocalało. Zresztą na wózkach i po księgarniach w Warszawie można dostać każdą książkę, jakiej się zapragnie.

— Skoro tak, to wyliczcie mi 10 najlepszych książek morskich, które chcielibyście mieć w swojej bibliotece. Ale muszą to być książki obecnie dostępne, a nie jakieś zabytki i białe kruki.

I potoczyły się ożywione obrady, naszpikowane tytułami, nazwiskami, których nie będę próbował powtarzać. A oto rezultaty.

Na pierwszym i drugim miejscu umieściliśmy dwie znakomite książki zmarłego w czasie wojny profesora Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie Feliksa Hilchena p. t. „Żegluga morska" i ,,Porty morskie", wydane w r. 1937 i 1939 przez Ligę Morską i Kolonialną. Dają one obraz organizacji i funkcjonowania współczesnego aparatu transportu morskiego. Pisane są przystępnie, choć na wysokim poziomie fachowym. Każdy przeczyta je i zrozumie z dużym pożytkiem.

Trzecie miejsce daliśmy ,,Dziejom zdobycia mórz" van Loona, wydanym w ramach ,,Biblioteki Wiedzy" przez księgarnię Trzaski, Everta i Michalskiego w r. 1937. Ta wspaniała książka, pisana lekko i z humorem przez słynnego popularyzatora, jest jedyną obszerniejszą historią techniki okrętowej i rozwoju żeglugi. Jako jej uzupełnienie i rozwinięcie wysunęliśmy „Historię wojen morskich" inż. kpt. W. Huberta, wydaną w r. 1935 przez LMK. Mieści się w niej obraz rozwoju i zaniku potęg morskich i kolonialnych świata.

Na zaduszki

Gdy całym swym jestestwem nastawiamy się na budowanie przyszłości i od jej wspaniałej wizji odrywa nas tylko obraz zniszczenia i ruin, po których jeszcze kroczymy i które usuwamy, niech w szary dzień listopadowy, poświęcony wspomnieniom zmarłych, myśl powędruje w przeszłość ku tym, którzy ofiarą swego życia utorowali przed nami wielki, promienny szlak.

Wspomnijmy zastępy poległych bohaterów: tych, co bronili Wybrzeża we wrześniu 1939 r. na Westerplatte, w Gdańsku, na Oksywiu, na Helu, marynarzy z Okrętów Rzeczypospolitej Polskiej i ze statków handlowych, którzy przez 5 lat bojów ginęli na morzach i oceanach świata, szerząc sławę bandery... bojowników podziemia z nad wyraz trudnej walki na terenie opanowanego przez wroga wybrzeża, którzy kończyli życie w Stutthofie... bohaterskich żołnierzy Wojska Polskiego i braterskiej Armii Czerwonej, którzy ostatecznie zmiażdżyli nieprzyjaciela i otworzyli nam wielki dostęp do morza...

Cześć pamięci bohaterów!

K. I. Gałczyński

Żołnierze Westerplatte

Kiedy się wypełniły dni
I przyszło zginąć latem,
Prosto do nieba czwórkami szli
Żołnierze z Westerplatte!
(A lato było piękne tego roku...)
I tak śpiewali: „Ach to nic,
Że tak bolały rany,
Bo jakże słodko teraz iść
Na te niebiańskie polany".
(A na ziemi tego lata było tyle wrzosów na bukiety).
W Gdańsku staliśmy jak mur,
Za nic mając szwabską armatę,
Teraz wznosimy się wśród chmur
Żołnierze z Westerplatte!
I ci, co mają dobry wzrok
I słuch, słyszeli pono,
Jak dudnił w chmurach równy krok
Morskiego Batalionu.
I śpiew słyszano taki: „by
Słoneczny czas wyzyskać,
Będziemy grzać się w ciepłe dni
Na rajskich wrzosowiskach —
Lecz gdy jesienny wiatr będzie dął
I trwoga zawładnie światem,
W środek Warszawy spłyniemy w dół
Żołnierze z Westerplatte!".

Pożegnanie

Odszedłeś od nas, Panie Generale, i nie wiemy nawet, gdzie Twoje ciało spoczęło. Kiedyś odszukamy Twoją trumnę i przewieziemy tam, gdzie sam chciałeś być pogrzebany — do granitów Tatrzańskich, które ukochałeś równie silnie, jak morze.

Zostało po Tobie puste miejsce wychowawcy młodzieży morskiej, został żal w sercach, zostało wspomnienie żeglugi pod Twoim dowództwem na „Junaku", „Temidzie", „Mohorcie", „Zawiszy Czarnym". Została też po Tobie, Panie Generale, wielka spuścizna społeczna — idea wychowania morskiego, tradycja statku szkolnego młodzieży „Zawiszy Czarnego", prace, myśli i słowa utrwalone w książkach, artykułach, papierach.

W spuściźnie tej żyjesz nadal i jesteś tak bliski, jak niegdyś, gdy tylko na chwilę zeszedłeś z pokładu do swojej kapitańskiej kajuty na rufie „Zawiszy Czarnego", a pokład żył Tobą, czuło się Ciebie, Twoją myśl i rękę we wszystkim.

Jak świeżo brzmi wspomnienie Twego głosu: „Czuwajcie na morzu, druhowie".

Nie ma już białego szkunera, któryś ukochał i przerzedziły się szeregi żeglarzy.

My, Panie Generale, którym dane było przeżyć, obiecujemy wykonać Twój testament wychowania morskiego, ile sił i umiejętności.

Żeglujesz pewnie gdzieś przy pomyślnym wietrze na tęgim szkunerze po rozlewiskach niebieskich mórz z tymi, co też odeszli, wiernymi przyjaciółmi i wychowankami: Pankiewiczem, Walasikiem, Orzanowskim, Cynkutisem, Ringmanem i z tymi, którym tu, na ziemi, nie było dane pływać pod Twoim dowództwem: braćmi Kaczanowskimi, Myśliwkiem, Krassowskim i tyloma innymi, którzy zginęli i zmarli.

Pamiętajcie o nas, bracia żeglarze!

Gdy kiedyś sztorm będzie gnał nasz statek na skały, gdy wśród ciemnej nocy trzeba będzie określić pozycję, spłyńcie z góry, aby podszepnąć kapitanowi dobrą radę lub pomóc w niebezpiecznym manewrze.

DELEGAT RZĄDU DLA SPRAW WYBRZEŻA, INŻ. EUGENIUSZ KWIATKOWSKI W SWYM INAUGURACYJNYM PRZEMÓWIENIU NA POSIEDZENIU KOMISJI MORSKIEJ WOJEWÓDZKIEJ RADY NARODOWEJ W GDAŃSKU POWIEDZIAŁ:

„...ZNIKŁY Z WYBRZEŻA WROGIE GERMANIZMY. TERAZ JUŻ NIE DANZIG — A GDAŃSK, NIE GOTENHAFFEN — A GDYNIA... SZCZECIN... KOŁOBRZEG, I TAK ZOSTANIE JUŻ NA ZAWSZE.

JEDEN TYLKO GERMANIZM UTRWALI SIĘ NA WIEKI W NARODZIE POLSKIM — WESTERPLATTE...".

---

10 KSIĄŻEK c. d. ze str. 3.

Ten sam autor wydał w r. 1939 również nakładem LMK książkę p. t. „Polskie dążenia morskie", piątą skolei w naszym zestawieniu, zawierającą historię stosunku Polski do morza.

Wreszcie na szóstym miejscu stawiamy „Rocznik morski i kolonialny", wydany przez LMK w r. 1938 — jedyny zbiór materiałów informacyjnych i statystycznych ze wszelkich dziedzin morskich, ilustrujący świetnie sprawy morskie Polski do r. 1938 na tle gospodarki światowej.

W tym miejscu wynikła burza i podzieliliśmy się na dwa obozy. Jedni chcieli umieścić na 7-ym i 8-ym miejscu dwie popularne książki: „Statek morski i rzeczny" Olgierda Żukowskiego i „Przedsiębiorstwa morskie" G. Piotrowskiego, obie wydane przez Główną Księgarnię Wojskową na kilka lat przed wojną, obie bardzo przystępne i łatwe.

Większość jednak zdecydowała, że wśród 10 książek morsich musi być co najmniej 4 z literatury pięknej. I znów padło wiele tytułów, aż wreszcie zdecydowaliśmy, że czterech z nas, najbardziej oczytanych w literaturze morskiej, poda swoją ulubioną powieść morską. Zapanowała zgoda.

— Ja uważam, że nieporównanie piękną książką o morzu jest „Zwierciadło morza" Józefa Conrada. Odżywa w tym arcydziele miniona epoka żaglowców, żyje w nim morze, wiatry, potęga i piękno żywiołu.

— Dla mnie nie ma nic równego „Kapitanom zuchom" Kiplinga. Pamiętacie zapewne film, wg tej powieści nakręcony — „Bohaterowie morza". Tam właśnie występują prawdziwi ludzie morza, rybacy o charakterach, ukształtowanych współżyciem z żywiołem.

— Cudze chwalicie... Nie rozstanę się nigdy z książką Mariusza Zaruskiego „Na morzach dalekich". Wiecie, że znałem Zaruskiego i byłem jego wychowankiem na morzu. W książce tej mam marynarskie dzieje jego młodości, kiedy na brygu „Nadzieja" żeglował po morzu Białym i oceanie Lodowatym, kiedy przemierzał ocean Indyjski i morza chińskie. Tej książki nie odstąpiłbym za nic w świecie.

Spojrzeliśmy na Władka, który miał zamknąć naszą listę.

— „Wiatr od morza" Żeromskiego, to epopeja walk z niemczyzną o morski brzeg Polski. Nasze obecne zwycięstwo zakończył dziesięciowiekowe zmagania, których najpełniejszą i najgłębszą, artystyczną wizję daje Żeromski.

— Żeby te dziesięć książek mieć teraz na swojej półce! — takie westchnienie wyrwało się komuś. — Ale, któż ma pieniądze na ich kupno? Te podstawowe książki, których wartość jest niezaprzeczona, powinny być jaknajszybciej wydane w nowych nakładach. Żeby stać się państwem morskim, musimy zacząć myśleć o morzu, a do tego potrzebna jest odpowiednia literatura.

Było już późno, trzeba było się żegnać i rozejść do domów.

TĘSKNOTA

(z „Sonetów morskich")



„Zawisza Czarny".

W pożarach twych,
o morze wiecznie zmienne,
W tęsknocie fal,
co z szumem w bezkres biegą,
W poświstach burz,
i w ciszy twej bezdennej,
Jak skrzydła ptak,
kąpałem ducha swego.

I tęskno mi dziś, tęskno niepomiernie
Za twoich dróg odwieczną melancholią.
Strudzoną pierś znów ranią życia ciernie
I dawnych ran znów bardziej blizny bolą.

Ach, jakże rad powrócę na twe łono
I będę pił olbrzymie twoje tchnienie,
Co z szumem fal unosi się z błękitu.
I płynie tam, gdzie gwiazdy jasne płoną,
Gdzie w blasku ich wędrują ciche cienie,
Jak stada mew, do źródeł swego bytu

Gen. Mariusz Zaruski

WYCHOWANIE MORSKIE

OD REDAKCJI. Uważając sprawę wychowania morskiego za jeden z naczelnych problemów, otwieramy dyskusję dwoma nadesłanymi artykułami: „Metoda Zawiszy Czarnego" i „Wiedza o morzu w szkole".

Metoda „Zawiszy Czarnego"

Wychowanie morskie to jest urabianie postawy czynnej i pełnej zrozumienia wobec problemów morskich. Tak rozumieli tę sprawę działacze przedwojenni, w ten sam sposób podchodzi się do tego w nowej rzeczywistości polskiej.

Różnymi metodami można realizować wychowanie morskie. Najpowszechniej przyjętą metodą w ostatnim dziesięcioleciu przed wojną był jachting. Rozumowano w ten sposób: jachting daje bezpośrednie zetknięcie z morzem, z portem, z żeglugą, jeżeli wyszkolimy dobrych żeglarzy jachtowych, to jednocześnie będą to dobrzy pracownicy morza, mający pełne zrozumienie żywiołu wodnego. W rachubach tych często zajść może omyłka. Jachting w istocie swej jest sportem, rozrywką, zabawą, jachting regatowy jest wreszcie namiętnością. To też często się zdarza, że zamiast być narzędziem wychowania morskiego, staje się — normalnym biegiem rzeczy — celem sam dla siebie, pociąga nieodpartym urokiem królewskiego, elitarnego sportu. Wyszkoleni żeglarze są świetnymi jachtsmenami, natomiast uprawa morza, praca na morzu ich nie pociąga.

Uruchomiony w 1934 r. statek szkolny ZHP „Zawisza Czarny" miał w początkowych założeniach także szkolić żeglarzy. Formalnie był jachtem, bowiem służył celom pozahandlowym, niemniej jako przerobiony ze zwykłego frachtowca, w każdym swym calu był przeciwstawieniem białego, wylakierowanego cacka o uproszczonym osprzęcie, jakim jest każdy jacht. Z chwilą objęcia dowództwa przez Gen. Mariusza Zaruskiego rozpoczął swe coroczne pływania zagraniczne po Bałtyku i m. Północnym. Odrazu życie skorygowało zamierzone plany. Szkolenie masowe wszystkich żeglarzy na „Zawiszy Czarnym" okazało się zbyt trudne. Objęło więc ono tylko grupę funkcyjnych: t. zw. starszych żeglarzy, asystentów oficerów i samych oficerów w zakresie manewrowania, locji, nawigacji i astronomii żeglarskiej. Natomiast załoga przechodziła szkołę praktyki morskiej innego rodzaju. Zapoznawała się z pracą marynarzy, obsługą takielunku, konserwacją i czyszczeniem, sterowaniem i różnego rodzaju służbą na statku. Oczywiście, odbywało się ogólne pouczanie o nawigacji, omawiano manewry, zresztą czynności te stanowiły przecież treść żeglugi i każdy zżywał się z nimi, choć na samodzielnego nawigatora przeszkolony być nie mógł.

Postój w porcie przeznaczony był na zapoznanie się z życiem aparatu portowego. Zbiorowo zwiedzano port, stocznie, każdy indywidualnie kręcił się po nabrzeżach, obserwował przeładunek towarów, statki, pracę robotników.

(Ciąg dalszy na str. 5).

Gen. Mariusz Zaruski

Słuchaj Polsko

Polsko! Słyszysz?...

Przez Twoje pola orne, wzgórza i rzeki idzie szum jakiś nieznany, podobny do tętentu dalekich tabunów, harcujących po stepie, kłębi się pod chmurami, rozsypanymi po niebie, jak stado piór strusich, unoszonych wiatrem w powietrzu, zawija się po wąwozach, uderza w ściany krzesanic tatrzańskich i rozpływa się po nizinach.

Oracz zgięty nad pługiem zatrzymał swój zaprząg i przesłoniwszy oczy sękatą dłonią, wpatruje się w niebo: żórawież to lecą, tak niesamowicie furkając skrzydłami? czy na burzę pogoda chce się odmienić?

Stado kawek, pozierając trwożliwie paciorkami szafirowych swych oczu, zmieniło nagle kierunek lotu i dało nura ku ziemi. Ułański koń, uwiązany do słupa, obrócił chrapy w stronę wiatru i niespokojnie strzyże uszami...

Czy łany zielone, czy bory nad brzegami Wisły, rozszumiały się tak gwarem głosów milionowym? Czy żubry to z Białowieży ruszyły i racicami krzywymi tratują zboża na chłopskich zagonach? Czy burza piorunami nabrzmiała sunie nad ziemią Polanów, by pokłon oddać turniom tatrzańskim? Hej, nie kłosy szumią pieśń swoją o kraju mlekiem i miodem płynącym, nie burza daleka piorunami ziemię zamiata...

To morze mówi!

Idzie głos jego z tytanicznej piersi rzucony w przestworze.

Słuchaj Polsko.

Rozwichrzyło się morze. Poczerniało do głębi jak dusza człowieka, któremu niezasłużona krzywda przepaliła ją odrazu na węgiel, że głuchy stał się na głosy miłości i przebaczenia, skłębiło toń swoją od zacisznych mrocznych czeluści, gdzie leżą muszle opalami żywych pereł płaczące, a krab ociężałe cielsko przesuwa wśród wodorostów, do szmaragdowej powierzchni wód swoich, które patrzą wprost w oczy Boga.

Dźwignęło z wnętrza potworne brzemię oceanicznego bezładu i rzuciło je w niebo...

Ruszyły z miejsca szkliste, zielonawe góry, pokryte siecią żył srebrnych i, jak rozjuszone centaury, pognały naoślep przed siebie. Jak nawisy śnieżne w Tatrach, na grzbietach ich bielą się wodne grzebienie, zawinięte w tę stronę, gdzie leży cel ich wędrówki: bez końca, bez końca, zawsze przed siebie! Błyskawicą mkną góry wodne, wszakże dla grzebieni to pęd za powolny: z wierzchołków gór porywają się naprzód, rzucają się w przepaści, które przyjmują je z głuchym warkotem radości i co rychlej przykrywają welonami pian swoich.

W zapamiętałym aż do szaleństwa wyścigu góry — centaury tłoczą się w kupy bezładne, popychają się wzajem, walczą jak wojownicy. Co chwila jeden wał niknie w bezdennych otchłaniach, obalony cielskiem drugiego, który po jego trupie wzbił się wyżej, ponad całą czeredę i choć przez chwilę spojrzał wokół okiem zwycięzcy — okiem króla, który przewodzi wiernemu ludowi...

Hej! rozwichrzyło się sine morze, rozpętała się burza mocarna nad tajemniczymi jego głębiami! Już nie poznasz, gdzie morze się kończy, a niebo zaczyna: w jeden splot gigantyczny złączyły się niebo i woda, wchłonęły, wgryzły się wzajem i w szale zapamiętania przewalają się po przerażonych przestworzach. Chmury co chwila zanurzają się w wodę, co chwila wały wodne rozbijają chmury na niebie. Stada wichrów obłędnych, wyrwawszy się z wulkanicznych gardzieli, smagają olbrzymimi biczami rozpętane żywioły. Jednym cięciem cyklopa odwalają skiby potężne na wodzie, jednym rzutem wężowym roztrącają je w chmury...

Niema już kształtów, niema barw ani głosów; jeden chaos bezbrzeżny, wszechogarniający i szary; jeden ryk bez początku i końca, śmierć i życie w Arymanowym uścisku...

Rozbrzmiały donośne echa zamętu, szeroko rozeszły się kręgi po oceanach; wzburzone wały uderzyły o brzegi.

Słyszysz, Polsko!

Tak samo w pył diamentowy rozbijał się wał wodny, rzucony od Atlantyku ku brzegom Bałtyku; tak samo przez polską ziemię w morzu skąpaną szły tajemnicze poszumy, budząc w sercach ludzi nieznane przeczucia, kiedy Bolesław Krzywousty „pobrawszy skarby w Danii, jechał do Polski"; kiedy z niewoli szwedzkiej w roku 1635 okręt polski „Czarny Orzeł" powracał; gdy Stefan Batory szlachetne swe pismo w sprawie „kaduków" pisał do miasta Lubeki...

Słuchaj, Polsko!

Przez twoje pola, wzgórza i rzeki idzie szum jakiś nieznany... Od morza zew idzie.

Słuchaj, Polsko!

Wiedza o morzu w szkole

Szkoła wychowuje obywateli do życia w ramach własnego państwa. Szkoła powinna więc dopasowywać swój program do układu stosunków wewnętrzno-państwowych. Jeżeli przed Polską otwiera się możliwość przekształcenia się w państwo przemysłowo-morskie na skutek zmian terytorialnych, uzyskania wielkich obszarów uprzemysłowionych i rozległego wybrzeża, to automatycznie przed szkołą wyrastają nowe zadania: przygotowania młodzieży do budowania Polski morskiej. Wyrażając zaś to konkretnie, oczekujemy od szkoły wprowadzenia do przedmiotów szkolnych: geografii, przyrody, historii, polskiego, jęz. obcych, fizyki, matematyki, śpiewu i robót — e l e m e n t ó w w i e d z y o m o r z u w takim zakresie, jak na to pozwalają dane przedmioty.

Możliwości są duże. Zarys ogólny przyrody mórz da się pomieścić w ramach geografii i przyrody. Geografia w zakresie szkoły powszechnej, gimnazjum i liceum ogólnokształcącego przyswoić powinna elementy oceanografii ze szczególnym uwzględnieniem Bałtyku, podkreślając zarazem wpływ warunków przyrodniczych na gospodarkę morską. Biologia niech da podkład wiadomości o rybach (i znów podkreślając sprawy bałtyckie) jako wstęp do orientacji w nowej dla nas dziedzinie przemysłu narodowego: rybołóstwie. W geografii gospodarczej należy silnie uwypuklić rolę naszych portów oraz problemy żeglugi morskiej i handlu morskiego w nowej rzeczywistości.

W historii podkreślać trzeba piastowski pęd na zachód i nad morze oraz późniejsze spaczenia tej idei i losy naszego wybrzeża. Na sprawy rozkwitu morskich potęg Holandii, Anglii i t.p., należy kłaść specjalny nacisk, aby dobitnie uświadomić wpływ gospodarki morskiej na rozkwit potencjału gospodarczego państwa.

W nauce jęz. angielskiego problem morski, tak charakterystyczny dla W. Brytanii, trzeba akcentować przy każdej okazji. Nauka polskiego niech uwzględni w materiale przeznaczonym do lektury tematy marynistyczne, zarówno oryginalne polskie, jak i dobre tłumaczenia Conrada, Kiplinga, Londona, Stevensona it.p.

Tematy zadań fizycznych i matematycznych opierać należy na zjawiskach z dziedziny żeglugi, już proste zadania arytmetyczne niech zajmują się dwoma statkami, płynącymi naprzeciwko siebie z szybkością ileśtam węzłów i mijającymi się, jak w dawniejszych podręcznikach, pociągi.

Tematy morskie muszą zawitać do piosenek na godzinach śpiewu. Wdzięcznym polem pracy przy nauce robót ręcznych jest modelarstwo okrętowe, którego skala, zaczynająca się od prymitywnej dłubaniny w korze, sięga aż po precyzyjne modele większych rozmiarów.

Kilka myśli, naszkicowanych najbardziej ogólnikowo, nie może wyczerpać poważnego zagadnienia. Nad wprowadzeniem elementów wiedzy o morzu do programów szkolnych, trzeba dużo popracować i w dużym zespole. Zadaniem tego szkicu jest zwrócenie uwagi na problem aktualny zwłaszcza w dobie wypracowywania nowych programów.

Nauczyciel

Życie morskie

Chcąc krótko, ale wyraźnie i obrazowo opisać stan rzeczy na wybrzeżu, trzeba użyć porównania, które odruchowo i bezwiednie ciśnie się do głowy.

Wybrzeże — to organizm zmiażdżony, pogruchotany, miejscami zniszczony aż do zupełnego unicestwienia. Wyciekła z niego krew, a na świeże rany, na kikuty połamanych członków rzuciła się coraz to śmielsza chmara pasożytów, które obsiadły żywe mięso, aby rozszarpać między siebie resztki i objeść, co się da. Pasożytami tymi — byli szabrownicy. Gromada ludzi, która chciała ratować, tamować krew, przewiązywać rany, była bezsilna, a nieraz sama ulegała zaraźliwej gorączce szabru i rzucała się po jakiś ochłap. Z czasem szabrownicy nasycili się, miejscami zostali odpędzeni wtedy w całej grozie ukazały się rany, tym gorsze, że zaropiałe, zanieczyszczone, zadawnione.

Jednak proces odradzania już się zaczął. Wystarczy spojrzyć na port, gdzie wyrwy w nadbrzeżach, powstałe po rozsadzeniu kesonów, opalowano i zabezpieczono, gdzie obok sterczących w niebo kikutów pogiętych kratownic miarowo pracują wyremontowane dźwigi, gdzie świeże belkowanie dachu wznosi się łukiem nad niedawno wypalonymi, a dziś już otynkowanymi murami. Nie ma już min w basenach portowych, podnosi się z dna zatopione kutry i motorówki, a zgrzytając na zwrotnicach, suną wagony z węglem pod burty statków i mijają pociągi, wiozące w głąb kraju ładunki, przyjęte ze statków UNRRA.

Niech nas nie łudzą te pierwsze słabe poruszenia naszego pacjenta. Jeszcze wiele czasu i zabiegów potrzeba, żeby zabliźniły się rany, odrosły członki, stężały mięśnie, żeby ozdrowieniec zebrał siły, dźwignął się z niemocy, chwycił młot i mocarnymi uderzeniami zaczął wykuwać wielkość gospodarczą Polski na morzu.

W nadmorskim organiźmie jeszcze nic nie funkcjonuje prawidłowo. Prawie wszystko znajduje się w początkowym stadium zabliźniania, ale są też ropiejące i schorzałe miejsca, które opóźniają normalizację. Ludzi do pracy potrzeba, ale nie ma dla nich mieszkań. Dzieje się to dlatego, że szarańczą szabru uniemożliwiła jakąkolwiek planową akcję mieszkaniową, przeforsowując zasadę: „kto pierwszy, ten lepszy".

Kiedy z uczuciem goryczy i zawodu wracacie z wyprawy nad morze, gdzie chcieliście osiąść, miejcie przed oczyma obraz śmiertelnie poranionego i schorowanego rekonwalescenta, który jeszcze krwawi i ropieje. Już jednak różowieją blizny, już odrastają poszarpane tętnice i przyjdzie pora na dopływ świeżej krwi, którą będziecie wy, młodzi.

Uważnie śledźcie proces odradzania się, aby wypatrzyć moment, kiedy dopływ waszych młodych sił będzie możliwy.

Nasza stała kronika „Życie morskie" chce wam dopomóc, orientując w postępach odbudowy aparatu działalności morskiej.

SYTUACJA W TERENIE. Ośrodkiem życia morskiego jest rejon Gdynia — Gdańsk. Oba największe porty polskie są już częściowo czynne, w obu rozpoczęto odbudowę, tu skupił się ruch osiedleńczy, tu mieszczą się ośrodki władz państwowych. Pobliski Elbląg leży jeszcze zamarły, a małe porty rybackie nad Zalewem Wiślanym: Tolkmicko, Fromberk, czekają dopiero na pionierskich osiedleńców. Na zachód od centrum gdyńsko-gdańskiego, pomijając Puck, Władysławowo, Jastarnię i Hel, 4 niezniszczone

---

METODA ZAWISZY CZARNEGO c. d. ze str. 5.

Od 1937 r. odbywały się m. inn. na „Zawiszy Czarnym" rejsy dla członków kół szkolnych LMK, na które przyjmowano nie wyszkolonych żeglarzy, a chłopców, wyróżniających się w pracy organizacyjnej. Rejsy te naprawdę osiągnęły swój cel. Uczestnicy ich znaleźli w nich ukoronowanie swojej teoretycznej znajomości morza, zetknęli się z prawdziwym życiem morskim i wynieśli z nich to, o co chodziło: pełną zrozumienia, czynną postawę wobec spraw morskich.

Tę metodę zapoznawania młodzieży z morzem poprzez „praktykę marynarską" nazywam metodą „Zawiszy Czarnego". Należy jej przyznać niewątpliwą wyższość nad metodą wyszkolenia jachtowo-żeglarskiego. Jest masowa, tańsza, szybsza i skuteczniejsza.

Czasy obecne stawiają przed nami nowe wymagania. Na rozległym wybrzeżu musimy wznieść potężny aparat działalności morskiej: aparat żeglugowy, rybacki, przemysłowy i t.p. To też wychowanie morskie musi być nastawione na przygotowywanie kadr do zawodów morskich — musi być sitem, przez które przepuści się kandydatów, dokonywując surowej a sprawiedliwej selekcji. Aby zadanie to osiągnąć, należy wypracować stosowne metody postępowania. Wszyscy chętni kandydaci muszą przejść najpierw przygotowanie teoretyczne. Tu niech się odbędzie wstępna selekcja. Ci, którzy wykażą się określonym minimum wiedzy o morzu, powinni przejść przez praktykę morską, obrazującą rzeczywiste warunki pracy na morzu. Niech słabsi sami dobrowolnie odstąpią, a silni niech przejdą ciężką próbę. Po jej odbyciu mogą być dopiero zakwalifikowani do szkół morskich czy rybackich.

Praktyka morska w tym ujęciu nie może opierać się o sprzęt jachtowy. Albo niech ma charakter rybacki, a więc wiosłowanie i połowy na małych łodziach i potem żegluga na kutrach — albo niech się odbywa wg metody „Zawiszy Czarnego" na szkunerze motorowo-żaglowym, tak typowym dla Bałtyku. Dla lepszego zapoznania z rzeczywistością żeglugową taki szkolny szkuner powinien zabierać pewien, choćby minimalny, ładunek np. 100—150 t. węgla, a w powrotnym rejsie rudę lub celulozę.

Myśli te poddaję dyskusji.

Bosman

porty rybackie: Łeba, Ustka, Derłów i Derłówek, częściowo już spolonizowane, posiadające połączenie kolejowe z Gdynią, mogą pomieścić jeszcze wielu osiedleńców. Duży port Kołobrzeg ocalał, natomiast przyległe miasto leży w gruzach. Dalej na zachód Szczecin i Swinoujście nie zostały jeszcze przejęte przez polskie władze morskie.

APARAT PAŃSTWOWEJ ADMINISTRACJI MORSKIEJ. Naczelną władzą w sprawach morskich jest Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego w Warszawie. Na wybrzeżu posiada ono dwa organy wykonawcze: Główny Urząd Morski we Wrzeszczu (GUM), administrujący żeglugą i portami oraz Główny Morski Urząd Rybacki w Gdyni (GMUR), zawiadywujący całokształtem spraw rybackich. GUM działa w terenie poprzez swoje organy, znajdujące się w każdym porcie: Kapitanaty Portów (dla spraw wprowadzania, rozmieszczania, postoju i wyprowadzania statków) oraz Biura Portowe (zarządzające magazynami i urządzeniami przeładunkowymi). GMUR działa w terenie poprzez 4 Morskie Urzędy Rybackie w Gdyni, Gdańsku, Derłowie i Swinoujściu (jeszcze nieczynny), którym podlegają inspektoraty i instruktorzy rybaccy, rozmieszczeni po całym wybrzeżu. Przy GMUR istnieje Morski Instytut Rybacki, prowadzący budowę kutrów na własnych stoczniach, wydobywający kutry zatopione, organizujący przemysł przetwórczy rybny, szkolenie rybaków i t. p. Zorganizowany w ogólnym zarysie aparat administracji morskiej będzie się rozbudowywał w miarę opanowywania terenów zachodnich, uruchamiania zamarłych portów i rozwijania się gospodarki morskiej. To też wielu kandydatów na pracowników państwowych o przygotowaniu handlowym, technicznym, przyrodniczym i t. d. znajdzie w nim pracę.

ODBUDOWA I ROZBUDOWA PORTÓW I MIAST PORTOWYCH jest naczelnym zagadnieniem gospodarki morskiej. Aparat, który tym się zajmuje, składa się: z Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża z inż. Eugeniuszem Kwiatkowskim na czele (z zadaniem nadzoru, kontroli i uzgadniania wszelkich wysiłków zmierzających do odbudowy portów, miast, przemysłu i osiedlenia elementu polskiego na wybrzeżu), z Regionalnego Urzędu Planowania Przestrzennego (RUPP), który bada i rozplanowuje zagadnienia komunikacyjne, mieszkaniowe, aprowizacyjne, rozmieszczenia przemysłu i t. p. problemy urbanistyczne, z Biura Odbudowy Portów (BOP), które organizuje akcję odbudowy portów i wykonuje ją poprzez współpracujące firmy budowlane prywatne, spółdzielcze i społeczne, i wreszcie z Gdańskiej Dyrekcji Odbudowy (GDO), która działa w zakresie odbudowy 4 miast (Gdańska, Gdyni, Sopotu i Elbląga) na takich zasadach, jak BOP. Dotychczas odbudowa polegała na zaspokojeniu doraźnym potrzeb w zakresie niezbędnym dla szybkiego uruchomienia portów Gdyni i Gdańska. Od r. 1946 rozpocznie się realizacja wielkiego planu odbudowy, w związku z czym powstanie na wybrzeżu zapotrzebowanie na pracowników technicznych, budowlanych, administracyjnych i t. p.

ŻEGLUGA. Polska flota handlowa o łącznej pojemności około 150.000 B.R.T., stanowiąca własność 4 przedsiębiorstw państwowych, przebywa jeszcze zagranicą i znajduje się w dyspozycji Międzyalianckiego Zarządu Żeglugowego, tak jak floty handlowe wszystkich państw alianckich. Zbliża się termin wygaśnięcia umowy z M.Z.Ż., kilka statków już zostało przekazanych (s/s Kraków, s/s Katowice), biura przedsiębiorstw żeglugowych już się organizują w Gdyni. Możemy się spodziewać powiększenia floty o nasz udział w pozostałej po niemcach flocie handlowej, który powinien wynieść ponad 100.000 BRT. Łatwo będziemy mogli nabyć statki wojennej produkcji amerykańskiej, których wiele pojawi się na rynku. Przypuszczać też należy, że za parę lat spłyną na wodę jednostki, wybudowane na własnych stoczniach. Zapotrzebowanie na personel pokładowy, maszynowy oraz biurowy do przedsiębiorstw żeglugowych będzie duże. Narazie zarejestrowało się w Gdyni 1200 kandydatów do pracy na statkach, nie tylko zawodowych marynarzy, ale i posiadających jakiekolwiek inne przygotowanie żeglarskie. Czerpiąc z tego rezerwuaru, tworzyć się będzie załogi, niemniej zapotrzebowanie, w miarę rozrostu floty, kilkakrotnie przewyższy tę liczbę.

APARAT USŁUG PORTOWYCH. Dla obsługi statków i ładunków w portach Gdyni i Gdańska uformował się bogato rozwinięty i już na przyszły rozwój ruchu obliczony aparat usług portowych, złożony z kilkudziesięciu przedsiębiorstw. Jest już 10 firm maklerskich, w tym jedna spółdzielcza, 21 przedsiębiorstw spedytorskich, prowadzących przeładunek, składowanie i wysyłkę towarów, 6 firm shiphandlerskich, 2 przedsiębiorstwa cumownicze i 1 holownicze. Przy Izbie Przemysłowo-Handlowej zrzeszonych jest 22 rzeczoznawców z wszelkich dziedzin działalności morskiej. Powszechny Zakład Ubezpieczeń Wajemnych zorganizował wszechstronny dział ubezpieczeń morskich. Uregulowane są sprawy dewizowe. Czynny jest aparat celny. Brak jeszcze specjalnego banku morskiego, któryby przejął wszystkie tranzakcje dewizowe i ogół działalności bankowej, związanej z żeglugą i życiem portu.

W miarę zwiększania się ruchu w portach oraz uruchomienia Szczecina, Kołobrzegu, Ustki, Elbląga, zapotrzebowanie na pracowników aparatu usług portowych będzie ogromne.

HANDEL ZAMORSKI stawia dopiero pierwsze kroki. Narazie eksportem zajmuje się Państwowa Centrala Handlu Zagranicznego, ponieważ wywozi się towar, pochodzący z państwowych kopalń — węgiel. Drugim czynnikiem handlu zagranicznego ma być „Społem", wreszcie trzecim — kupiectwo prywatne, zjednoczone w Zrzeszeniu Importerów i Eksporterów Miast Portowych. Import ogranicza się do rudy i papieru, sprowadzanych przez Centralę Handlu Zagr., oraz darów UNRRA. Jednak „Społem" i Zrzeszenie opracowują własną akcję eksportową, aby zdobyć dewizy na uruchomienie importu. Przed naszym handlem zamorskim stoją perspektywy wielkiego rozwoju, bo po wyeliminowaniu Niemiec z nad Bałtyku, stajemy się poważnym dostawcą Skandynawii a jednocześnie nawiązujemy żywą wymianę z Z. S. S. R. A więc i tu, tak jak w innych dziedzinach otworzy się wielkie pole pracy.

RYBOŁÓSTWO I PRZEMYSŁ RYBNY. Miarą rozwoju rybołóstwa jest stale zwiększająca się liczba kutrów, podnoszonych z dna morza i po remoncie uruchamianych, a przedewszystkim co miesiąc podwajająca się ilość złowionych ryb, która we wrześniu wyniosła 520 ton wobec 250 ton w sierpniu. Na stoczni rybackiej w Gdyni rozpoczyna się budowę serii 12 kutrów, mają wrócić polskie kutry, wywiezione przez Niemców na zachód, projektowany jest zakup kutrów zagranicą. Podstawowy sprzęt będzie. Bogate w ryby obszary Bałtyku leżą w pobliżu takich portów, jak Ustka, Derłówek, Kołobrzeg. Trzeba więc teraz tylko ludzi. Morski Instytut Rybacki (MIR) zamierza uruchomić szeroką akcję szkoleniową, której zaczątkiem jest kurs rybacki, prowadzony przy pomocy MIR-u w Ustce, w Centr. Ośrodku Morskim Ligi Morskiej. Narazie posługujemy się w dużym stopniu rybakami niemieckimi, ale ten stan rzeczy musi się skończyć. Aby znów ruszyły wędzarnie, których dużo ocalało po małych portach, i aby ryba stała się powszednim pokarmem każdego Polaka, trzeba wielkiego napływu młodych kandydatów do zawodu rybaka morskiego.

PRZEMYSŁ OKRĘTOWY. Na obecnym wybrzeżu naszym Niemcy rozbudowali w czasie wojny kilka wielkich stoczni w Szczecinie, Gdyni, Gdańsku i Elblągu. Niestety, zakłady te zostały przejęte przez władze polskie w stanie znacznego zniszczenia. To też dotychczasowa praca polegała na usuwaniu gruzów, zabezpieczeniu urządzeń i t. p. Osiągnięcia w tej pracy są duże. Oto dwie wielkie stocznie w Gdańsku Nr. 1 (dawna „Stocznia Gdańska") i Nr. 2 (dawna Schichau) przeprowadzają w swych, już uporządkowanych halach — montaż traktorów UNRRA, oto stocznia w Gdyni może już podjąć remonty kadłubów a wkrótce budowę małych statków, oto stocznia rybacka w Gdyni rozpoczęła budowę serii kutrów rybackich, a od 4 miesięcy buduje łodzie do połowów przybrzeżnych. Stocznie nasze w obecnym swym stanie nie mogę być jeszcze uważane za przemysł okrętowy. Są dopiero zrębem tego przemysłu. Po wyposażeniu ich w różne urządzenia, a przede wszystkim w obrabiarki, będą mogły dać zatrudnienie kilkudziesięciu tysiącom pracowników, a dla gospodarstwa morskiego dostarczać statki. Najszybciej ruszą małe stocznie, trudniące się budownictwem drewnianym, to też zapotrzebowanie na szkutników będzie wkrótce bardzo duże, a i w tej chwili każdy szkutnik jest bardzo na wybrzeżu pożądany.

SZKOLNICTWO ZAWODOWE MORSKIE. Warunkiem odbudowy i rozbudowy naszej gospodarki morskiej jest przygotowanie odpowiedniej kadry fachowców morskich. O rzeczowym, mądrym, planowym podejściu do spraw morza świadczy obecny stan szkolnictwa zawodowego morskiego. Dumni jesteśmy, że w przeciągu pierwszych miesięcy na odzyskanym wybrzeżu powstało szkolnictwo morskie wyższe, średnie i niższe, w paru wypadkach będące kontynuacją tajnych uczelni, utworzonych i prowadzonych już w czasie okupacji. Jest to dowodem, że w narodzie polskim budzi się coraz wyraźniejszy instynkt morski. W Sopocie organizuje się wyższa uczelnia morska pod nazwą „Akademia Handlu Morskiego" (adres: ul. Obrońców Westerplatte 5/7) — kontunuacja tajnego Instytutu Morskiego, prowadzonego od r. 1942 w Warszawie przy tajnym Uniwersytecie Ziem Zachodnich. Jest to uczelnia wyższa, przyjmująca kandydatów z maturą licealną na 3-letnie studia handlowe morskie. O szczegóły należy zwracać się listownie do sekretariatu pod podanym wyżej adresem. Drugą uczelnią wyższą, przygotowującą do zawodów morskich, jest Politechnika Gdańska, Wydział Okrętowy (adres: Gdańsk-Wrzeszcz). I w tym wypadku zalążkiem jego były komplety przy tajnej Politechnice Warszawskiej, poświęcone budowie okrętów. Zapisy na Politechnikę są zakończone, wykłady rozpoczynają się. Na Wydziale Okrętowym kształci się około 200 studentów. Trzecią wyższą uczelnią morską będzie Instytut Medycyny Morskiej, organizowany przy Akademii Medycznej w Gdańsku. Kształcić będzie dyplomowanych lekarzy w tak specjalnej dziedzinie, jaką jest medycyna morska. Instytut ten będzie drugim w Europie, a powstanie jego zawdzięczać należy grupie lekarzy, którzy jeszcze przed wojną prowadzili specjalne studia medyczno-morskie i medyczno-portowe.

Średnie szkolnictwo zawodowe morskie reprezentują dwie uczelnie: Państwowa Szkoła Morska w Gdyni, przygotowująca do zawodu oficera marynarki handlowej i Państwowe Liceum Techniki Okrętowej we Wrzeszczu, kształcące techników budownictwa okrętowego. W obu tych szkołach w połowie października zakończone zostały egzaminy wstępne. Z pośród kilkakrotnie większej liczby kandydatów przyjęto: do pierwszej z nich 136, do drugiej 150 uczniów. Nauka rozpoczyna się dn. 1 listopada.

Niższe szkolnictwo zawodowe morskie dopiero się tworzy. Pierwszą jaskółką były kursy dla szyprów, zorganizowane przy powstającej dopiero Szkole Morskiej. Obecnie w Ośrodku Ligi Morskiej w Ustce prowadzone są kursy rybackie. Przy stoczni w Gdyni uruchomione zostały kursy rzemieślnicze w zakresie techniki okrętowej.

Dzięki ofiarnej pracy szczupłej liczby organizatorów wyliczonych tu zakładów naukowych i dzięki pełnemu zrozumieniu odnośnych resortów rządowych — przed młodzieżą morską, garnącą się do pracy w swej wybranej dziedzinie, stoją otworem odpowiednie zakłady szkolnictwa zawodowego. O ich potrzebie świadczy ogromny napływ kandydatów, przekraczający kilkakrotnie liczbę wolnych miejsc. Dzięki sprawiedliwym egzaminom konkursowym, do szkół dostali się najlepiej przygotowani. To też każdy, kto zamierza w przyszłym roku ubiegać się o przyjęcie, winien już teraz wiele pracy włożyć w odpowiednie przygotowanie się.

NAUKA I SZTUKA MORSKA. Ośrodkiem naukowej myśli morskiej jest Instytut Bałtycki, istniejący od r. 1927. Gromadzi on uczonych, zajmujących się badaniami, związanymi z morzem, wybrzeżem, gospodarką morską, historią krajów nadbałtyckich, wydaje książki i czasopisma z tej dziedziny. Wskrzeszony po wojnie Instytut Bałtycki umieścił się narazie w Bydgoszczy, jednak jego Wydział Morski znajduje się w Sopocie, a cała instytucja ma być przeniesiona do Gdańska. W pierwszych miesiącach wznowionej działalności wydał I. B. mapę Pomorza oraz szereg komunikatów, zawierających rzeczowe i krótkie opracowania pewnych zagadnień.

Utworzenie na wybrzeżu kilku uczelni wyższych, związanych z morzem, przyczyni się niewątpliwie do rozwoju nauki morskiej w zaniedbanych u nas dziedzinach, np. w zakresie techniki okrętowej.

Działalność artystyczna, oparta o przeżycia estetyczne wywołane zetknięciem się z morzem, czyli t.zw. marynistyka jeszcze nie miała możności odpowiednio się rozwinąć. Literaturę marynistyczną reprezentuje tomik poezji Artura Marii Świnarskiego, wydany w Krakowie p.t. „Przekleństwo morza". Malarstwo marynistyczne wznowił znany malarz Szwoch, którego nowe obrazy oglądać można w Sopocie i Gdyni. Inne dziedziny sztuki jeszcze milczą.

PRASA I PUBLICYSTYKA MORSKA. Zarząd Główny Ligi Morskiej wydaje 3 miesięczniki. Od czerwca wychodzi ścienna „Gazeta Morska", zatytułowana obecnie „Ścienna Gazeta Morska", podająca ogólne wiadomości o morzu, opracowane przystępnie dla robotnika i chłopa. W październiku wznowiony został organ główny Ligi Morskiej „Morze", od listopada wychodzi nasze pismo „Młodzież Morska". Siedzibą tych wydawnictw jest Warszawa, ul. Widok 10. Okrąg Ligi Morskiej w Kielcach wydał dwa numery „Ilustrowanego Przeglądu Morskiego", a Okrąg L. M. w Katowicach jednodniówkę „Na Bałtyk". Na wybrzeżu pierwszym periodykiem było „Nasze Morze", wydawane przez Marynarkę Wojenną. Od września przestało to pismo wychodzić, natomiast ukazuje się dziennik Mar. Woj. „Gazeta Morska" (adres: Gdynia, ul. św. Piotra 12, prenumerata mies. 30 zł.). Pierwszym codziennym pismem na wybrzeżu jest „Dziennik Bałtycki", wydawany przez Spółdzielnię „Czytelnik" od czerwca (adres: Gdynia, Mściwoja 9, prenumerata mies. zł. 45). W „Dzienniku Bałtyckim", a także w „Gazecie Morskiej" każdy zainteresowany morzem czytelnik znajdzie źródło bieżącej informacji o życiu morskim oraz liczne artykuły na wszystkie tematy morskie. „Dziennik Bałtycki" interesuje się więcej życiem gospodarczym i kulturalnym, podczas gdy „Gazeta Morska" jako organ Marynarki Wojennej dużo miejsca poświęca zagadnieniom wojny morskiej. Oba pisma uzupełniają się, a stałe ich czytanie pozwala choć z oddali, trzymać rękę na pulsie życia morskiego.

Poza tym tematy morskie pojawiają się w całej prasie codziennej, najczęściej w postaci komunikatów z działalności portów i korespondencji z wybrzeża. Co się tyczy innych czasopism, dużo miejsca zajmują tematy morskie w „Życiu literackim", wychodzącym w Poznaniu.

WYCHOWANIE MORSKIE MŁODZIEŻY. Celem tej akcji jest wprowadzenie młodzieży w nową, wielką dziedzinę życia — gospodarkę morską, której znajomość potrzebna jest każdemu obywatelowi państwa morskiego, a zarazem wstępne przygotowanie kandydatów do pracy w zawodach morskich. Akcję wychowania morskiego prowadzi przede wszystkim Liga Morska poprzez Hufce Morskie, które powstały w Lublinie, Łodzi, Kaliszu, Krakowie i inn., oraz poprzez koła szkolne L. M., organizujące się przy szkołach wszelkiego typu. W Hufcach Morskich na kursach t.zw. żeglarskich oraz przez zebrania i pogadanki w kołach szkolnych zapoznaje się młodzież teoretycznie z różnymi dziedzinami wiedzy o morzu. Praktycznym uzupełnieniem są kursy żeglarskie, które w r. b. odbyły się w ośrodkach szkoleniowych L. M. w Łuczanach (nad jez. Mazurskimi), w Gdyni, Ustce, Rożnowie. Przeszkoleniem zostało objętych około 600 chłopców i kilkadziesiąt dziewcząt. Ostatnio Liga Morska uzyskała nowy ośrodek szkoleniowy w Kruszwicy nad jez. Gopło. Wychowanie morskie prowadzą we własnych zespołach młodzieżowych organizacje sportowo-żeglarskie.

SPORT ŻEGLARSKI MORSKI. Pozostałe po niemcach jachty znajdują się w stanie wielkiego zniszczenia, osprzętu niema, remont pochłonie duże sumy. To też wobec ogromu prac na wybrzeżu problem jachtingu przesunięty jest na dalszy plan. Niemniej organizują się już jachtkluby. Powstał jachtklub Ligi Morskiej „Gryf". Yachtklub Polski Oddział Morski, istnieje też na wybrzeżu delegatura Polskiego Związku Żeglarskiego. Harcerstwo na wybrzeżu również zajmuje się żeglarstwem morskim.

SYMBOL GŁĘBOKICH PRZEMIAN. Pracownicy Społecznego Przedsiębiorstwa Budowlanego w Warszawie, Oddział Żoliborz, w przeważającej liczbie robotnicy, zebrali ze składek kwotę 50.000 zł. i przeznaczyli ją na wyremontowanie szkolnego jachtu, służącego celom wychowania morskiego. W Centralnym Ośrodku Morskim Ligi Morskiej jacht taki został przebudowany, wykonano nowe żagle, maszty i olinowanie. W najbliższym sezonie rozpocznie się na nim szkolić młodzież.

Zupełnie niezależnie od tego — ale jakby w odpowiedzi — Liga Morska uruchomiła pod Gdańskiem w Brzeźnie, dom wypoczynkowy, przeznaczony na wczasy dla świata pracy.

Red. St. Ludwig

Słowniczek morski

Objaśnienia terminologii morskiej, użytej w treści numeru

BRT i NRT — skrót angielski słów: Brutto Register Ton i Netto Register Ton. Tona rejestrowa jest angielską miarą objętości 2,83 m3. Mierzy się nią pojemność wnętrza statku, przyczym pomiar brutto (BRT) określa objętość przestrzeni zamkniętych całego statku, a pomiar netto (NRT) — objętość przestrzeni zamkniętych wnętrz, które mogą być wykorzystane handlowo, np. ładownie, pomieszczenia dla pasażerów, a zatym bez przestrzeni zajętych na maszynownie, paliwo, mieszkanie załogi. Np. statek o pojemności 1000 BRT, a 500 NRT ma wnętrze o „kubaturze" 2830 m3 w tym ładownie o 1415 m3. Odróżniać od pojemności trzeba „nośność", wyrażoną w tonach wagowych (1000 kg), i określającą, ile ładunku może przyjąć dany statek, zanurzając się do swojej przepisowej głębokości.

CUMOWANIE. — Cuma — to lina (stalowa albo roślinna — manilowa, kokosowa), którą przymocowuje się (czyli przycumowuje) statek do nabrzeża. Cumowanie to czynności, polegające na przewiezieniu lub przeciągnięciu ze statku cum i założeniu ich na t. zw. pachołki (słupki żelazne) na nabrzeżu. Cumowaniem w porcie zajmują się przedsiębiorstwa cumownicze.

DEWIZY — waluty (pieniądze) zagraniczne, których potrzebuje każdy statek na zakupy zaopatrzenia i opłaty w obcych portach, oraz za które zakupujemy towary w handlu zagranicznym. Na ten cel trzeba uzyskać najpierw dewizy ze sprzedaży własnych towarów zagranicą, z opłat obcych statków w naszych portach i z zarobków własnych statków, przewożących dla zagranicznych klientów ładunek.

DZIÓB — przednia część statku.

FREGATA — typ żaglowca o 3 lub więcej masztach, na których umieszczone są poziome potężne drzewca, zwane rejami. Żagle fregaty mają kształt zbliżony do prostokąta, wzdłuż górnej krawędzi przywiązywane są do rej, podczas gdy 2 dolne rogi obciągane są linami. Patrz fotografię „Daru Pomorza" na str. 1. Żagle leżą zwinięte na rejach.

HOLOWANIE — ciągnięcie na linie (zwanej holem) jednego statku przed drugi. Do holowania w portach służą specjalne statki holowniki, które dla bezpieczeństwa wprowadzają i wyprowadzają z portu większe statki o zatrzymanych maszynach.

MAKLER. — Przedsiębiorca portowy, który załatwia na zlecenie właściciela statku formalności, związane z wejściem statku do portu, często jako stały przedstawiciel reprezentuje właściciela statku i szuka dla niego ładunków, a jednocześnie na zlecenie kupca, mającego towar do przesłania, wyszukuje odpowiedniego statku.

NAWIS — część kadłuba na dziobie lub na rufie, wzniesiona nad powierzchnią wody, jeżeli linia dziobu lub rufy jest ukośna. Statek o prostopadłym dziobie nie ma nawisu dziobowego.

OSPRZĘT — omasztowanie, olinowanie i ożaglowanie statku, razem wzięte, inaczej takielunek.

REJS — podróż morska statku, inaczej pływanie.

RUFA — tylna część statku.

SHIPCHANDLER — przedsiębiorca portowy, zajmujący się zaopatrywaniem statków w żywność i wszelkie potrzebne artykuły.

SPEDYTOR — przedsiębiorca portowy, trudniący się opieką nad towarem, a więc wyładowaniem, sprawdzeniem, zmagazynowaniem, przewozem i dalszą wysyłką.

S/S, M/S, S/V, — skróty słów angielskich: steam ship (parowiec), motor ship (motorowiec), sailing vessel (żaglowiec), dodawanych jako orientacyjna charakterystyka przed nazwą statku.

SZKUNER — typ żaglowca o 2, 3, 4 lub więcej masztach, na których przy pomocy poziomego drzewca — bomu, ukośnego — gafla podnosi się po żagle skośne. Po Bałtyku pływa wiele szkunerów szwedzkich, najczęściej 3-masztowych z pomocniczymi motorami o pojemności 150—400 BRT, które z Gdyni zabierają węgiel, a dowożą papier, lub przychodzą próżne Przykładem szkunera jest „Zawisza Czarny" — fotografia na str. 5.

SZKUTNIK — rzemieślnik - cieśla lub stolarz, wyspecjalizowany w drewnianym budownictwie łodzi i mniejszych statków, np. rybackich.

TAKIELUNEK — to samo, co osprzęt — patrz wyżej.

Kto chce otrzymywać pocztą „Młodzież Morską" w następnych miesiącach, niech wyśle przekazem pocztowym pod adresem Administracji odpowiednią sumę (po 3 zł. miesięcznie), podając swój dokładny adres i cel wpłaty.

„Młodzież Morską" można też zaprenumerować w Biurach Zarządów Okręgowych Ligi Morskiej w miastach wojewódzkich. „Młodzież Morską" otrzymują do rozsprzedaży placówki „Czytelnika".

Wydawca: Zarząd Główny Ligi Morskiej.

Redaguje: Kolegium Redakcyjnea Ligi Morskiej

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Widok 10.

Odpowiedzialny za pismo z pośród Kolegium: St. Ludwig

Zakł. Graf. „Dignia", Widok 24. — B-03712